



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№10-11 1
ноября
2023

Выходит один раз в месяц

Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в развитие и совершенствование отрасли в 1982 году газета «Водный транспорт» награждена орденом Трудового Красного Знамени.

Отраслевая газета «Водный транспорт» основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

П Р И П О Д Д Е Р Ж К Е Г У М Р Ф И М Е Н И А Д М И Р А Л А С . О . М А К А Р О В А



**РЕАЛЬНОСТЬ
И ПЕРСПЕКТИВЫ**
СТР. 2



**ВДОХНУТЬ ЖИЗНЬ
В СУДОРЕМОНТ**
СТР. 4



«РИТМ-200» ДЛЯ «ЧУКОТКИ»
СТР. 5



**«СЕВЕРНОЕ СИЯНИЕ»
ИЗ МУРМАНСКА —
В ПРИМОРЬЕ**
СТР. 9



**ФЛОТ ПЕРЕВОДЯТ
В РОССИЙСКИЙ КЛАСС**
СТР. 9



ВПЕРВЫЕ НА ДВОРЦОВОЙ
СТР. 12



Фото с сайта Кремля

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ — ФЛОТ РОССИИ!

Необходим приоритетный доступ отечественных судовладельцев к грузовой базе внешнеторговых перевозок. — СКФ

В российской внешней торговле по-прежнему доминирует иностранный флот. По доступности сервисов, судоремонтной базы и комплектующих, доступности капитала и страхования российские судовладельцы находятся в неравных условиях с иностранными. Чтобы существенно повысить эффективность морской торговли, необходимо предоставить приоритетный доступ отечественных судовладельцев к грузовой базе. Особенно это касается Северного морского пути. Такое мнение высказал генеральный директор, председатель правления ПАО «Совкомфлот» **Игорь Тонковидов** на пленарном заседании «Морская отрасль России: новые приоритеты на фоне глобальных вызовов» в рамках выставки «Нева 2023» в Санкт-Петербурге.

Игорь Тонковидов напомнил, что перед отраслью стоит задача по обеспечению внешнеторговых перевозок крупнотоннажным флотом. «Учитывая, что обеспеченность внешней торговли российским флотом в настоящий момент составляет менее 10%, проблема крупнотоннажного судостроения для страны является как никогда актуальной. Особенно это касается перевозок

по Северному морскому пути, где в круглогодичном режиме могут оперировать только специально сконструированные суда с поддержкой ледоколов. В связи с этим все морское сообщество России надеется, что наши судостроители добросовестно и в срок выполнят непростую задачу по кардинальному наращиванию количества производимых судов», — сказал он.

Продолжая обсуждение, заместитель министра транспорта РФ, руководитель Росморречфлота **Александр Пошивай** отметил, что ведомство находится в дискуссии с грузоотправителями. «Чтобы облегчить условия для функционирования грузоотправителей, которые являются бюджетобразующими предприятиями, нужно найти форму взаимодействия. Мы категорически поддерживаем

позицию и «Совкомфлота», и Российской палаты судоходства, которая постоянно говорит о том, что приоритет российских судовладельцев будет главным фактором и основой нашего суверенитета. Необходим переходный период для того, чтобы не навредить другим отраслям», — пояснил он.

Президент Российской палаты судоходства **Алексей Клявин** в свою очередь подчеркнул, что важно устранить дублирующие, избыточные и дополнительные требования из российского законодательства. «Российская регистрация может быть интересна только тогда, когда обеспечивается конкурентоспособность флота», — сказал он, отметив, что грузоотправителю важен уровень фрахтовой ставки, и если у российского судовладельца он выше, то, безусловно, выбор делается в пользу иностранного перевозчика. Перекосы в законодательстве с точки зрения внутренних перевозок приводят к тому, что флот проигрывает в конкурентной борьбе другим видам транспорта. Они принимают характер негативной синергии, в результате чего российское судно становится невостребованным на рынке, и в первую очередь для нашего грузоотправителя.

Правительство подготовило изменения в Кодекс торгового мореплавания РФ, предусматривающие, что вывоз из морских портов России определенных грузов будет осуществляться с приоритетным использованием российских судов. Законопроект внесен на рассмотрение в Госдуму.

Поправки подготовлены в целях исполнения поручений президента РФ и предусматривают создание регуляторного механизма, который позволит защитить интересы российских судовладельцев и судовладельцев при возникновении внешних неблагоприятных условий.

«В связи с санкционным режимом иностранные грузополучатели и российские грузоотправители отдают предпочтение при фрахтовании судов иностранным флагами и иностранным судовладельцам, что приводит к потерям доходов российских судоходных компаний и значительному снижению налоговых поступлений. Дальнейшее развитие ситуации может привести, в конечном счете, к прекращению деятельности российских судоходных компаний, их банкротству и утрате Российской Федерацией контролируемого ею торгового флота», — говорится в пояснительной записке.



РЕАЛЬНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Ключевое отраслевое событие года — выставка «НЕВА 2023» — собрала в Санкт-Петербурге 539 российских и 107 зарубежных компаний из 25 стран.

В рамках деловой программы экспертным мнением по самым острым вопросам, волнующим отрасль, поделились более четырехсот спикеров. Ключевые участники отрасли, нарабатывавшие опыт в новой «санкционной» реальности России, в ходе пленарного заседания и на сессиях рассказали, как преодолеваются существующие ограничения и каковы задачи на перспективу в сопоставлении возможностей судостроительных заводов и потребностей судовладельцев. Обсуждались льготные предложения для судоремонтных предприятий, необходимость создания мощных двухтопливных двигателей, технического перевооружения всех верфей страны, арктическая повестка и другие вопросы.

Корреспонденты «Водного транспорта» собрали для вас «картинки с выставки», сфокусировавшись, главным образом, на проблемах судостроения и судоремонта, — в фактах, тенденциях, экспертных оценках...

ТРИЛЛИОНЫ НА СУДОСТРОЕНИЕ

Россия планирует реализовать масштабную программу по судостроению в ближайшие 10 лет, рассказал на выставке «Нева 2023» генеральный директор АО «Судоэкспорт» Виктор Родин, сославшись на план Минпромторга. Согласно ему к 2035 году должно быть построено 985 судов на сумму более 5,5 трлн рублей, или \$55 млрд по текущему курсу, из которых около \$14 млрд придется на импорт судового оборудования.

Программа по постройке флота, сообщил Виктор Родин, включает различные типы судов: танкеры, пассажирские, рыболовные, сухогрузы. «Например, по запросу Минсельхоза сегодня необходимо более 60 зерновозов дедевайта 40–60 тыс. тонн, а для работы на МТК «Север — Юг» потребуется не менее 21 контейнеровоза», — рассказал он.

В современных условиях российское судостроение в части международной кооперации склоняется к востоку: «КНР как лидер мирового судостроения — приоритетный партнер России, а холдинг ОСК приобретает функцию центра организации и практической реализации сотрудничества с китайскими партнерами», — считает эксперт. Основные направления этого сотрудничества, по его мнению, это организация поставок оборудования верфям ОСК и необходимых для производства изделий. Кроме того, рассматривается возможность локализации.

Как объясняет Виктор Родин, особое внимание ОСК уделяет поставкам пропульсивных комплексов, «цена которых может достигать до 50% пакета комплектации строительства судна». По его мнению, китайская промышленность способна удовлетворить спрос на дизельные средне-

и низкооборотные двигатели на российском рынке, а также иное судовое оборудование. Кроме того, китайская сторона потенциально может предоставлять сервис по техническому обслуживанию пропульсивных комплексов, их ремонту и услуги по обучению российских коллег.

В НЕРАВНЫХ КОНКУРЕНТНЫХ УСЛОВИЯХ

Российские верфи находятся в неравных конкурентных условиях с китайскими и турецкими. Такое мнение высказал генеральный директор ПАО СЗ «Северная верфь» Игорь Орлов.

«В Китае 30% компенсируют расходы (верфям. — Прим. ред.), в Турции — 25%, в Европе тоже... У нас также поддерживают судостроение, но не формируя конкурентные условия (с зарубежными верфями. — Прим. ред.)», — сказал глава предприятия.

Игорь Орлов также отметил, что необходима поддержка верфей для проведения модернизации и увеличения их мощностей, которые недостаточны для существующего объема заказов. Так, последний раз серьезная модернизация на «Северной верфи» проводилась в конце 1980-х годов, отметил директор завода.

ГОСПОДДЕРЖКА: МЕРЫ ПРОРАБАТЫВАЮТСЯ

Минпромторг России разработал и направил на рассмотрение в Минфин предложение о введении новой меры господдержки, которая предполагает субсидирование 20% стоимости строительства гражданских судов на Дальнем Востоке. Об этом ИАА «ПортНьюс» на полях выставки «Нева 2023» сообщил начальник отдела ценообразования и экономического анализа департамента судостроительной промышленности и морской техники Министерства промышленности и торговли РФ Дмитрий Павлов. В ведомстве рассчитывают, что эти планы удастся реализовать в 2024 году.

«Новая мера господдержки разработана. Есть критерии, кто и что должен получать, при каких условиях. Все прописано. Вопрос в наличии источника финансирования этой меры поддержки. Сейчас ведется диалог с Минвостокразвития, так как это министерство ответственно за развитие Дальнего Востока, чтобы активизироваться в этом направлении и совместными усилиями сделать шаг для реализации новой меры поддержки», — сказал Дмитрий Павлов.

Он также отметил, что сейчас поступают обращения распространить эту меру поддержки на судостроительные верфи в других регионах. «Предложения такие есть, они в процессе обсуждения. Вопрос в финансовом обеспечении. Минфином оценивается именно результативность мер, какой она принесет результат для отрасли и для экономики регио-

нов: в виде поступления налогов, создания новых рабочих мест», — уточнил он.

КОМПЛЕКТУЮЩИЕ И ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

«Санкционные» вызовы, вызванные уходом западных компаний со строящихся заказов, и нарабатанный в результате собственного опыта затронул в своем выступлении первый заместитель генерального директора ОСК Андрей Бузинов. Ключевые из них оказались связаны с пусконаладочными работами зарубежного оборудования и поставкой комплектующих. «... Помог малый и средний российский бизнес, который оперативно нашел пути выхода из сложившейся ситуации», — рассказал Андрей Бузинов. «Мы и наши коллеги получили колоссальный опыт, когда решали проблемы алгоритмизации работы оборудования, настраивали системы управления программным обеспечением. Надеемся, что сможем трансформировать его в создание современного оборудования и программного обеспечения в масштабах всей отрасли, всей страны», — добавил он.

Еще одним вызовом для отрасли эксперт назвал процесс импортозамещения. «Это даже не само импортозамещение, а его интенсификация. Мы начали проводить опытно-конструкторские работы под оборудование, без которого работа предприятий просто остановится. В этом нам своевременно помогло государство. Сейчас эта работа продолжается. Конечно, это уменьшает объем предлагаемого оборудования для наших заказчиков, но зато оно будет нашим, российским, современным», — отметил Андрей Бузинов.

По его словам, раньше поставки зарубежного оборудования были четко структурированы и шли в увязке с инжинирингом, послепродажным сервисом и локализацией. Подобной системы на данный момент нет. «Мы однозначно будем пользоваться импортозамещенным оборудованием. Это приоритет номер один. Но мы понимаем, что есть оборудование, производство которого экономически или технологически не выгодно. Заходите в этот бизнес, работайте с дружественными странами, новы должны понимать, что нам нужна структурированная система поставки оборудования», — обратился Андрей Бузинов к участникам заседания.

РЫНОК СУДОРЕМОНТА РАСТЕТ

Российский рынок судоремонта морского гражданского флота по итогам 2022 года составил более 124 млрд рублей. Такие данные привел председатель совета директоров АО «Нордик Инжиниринг» Николай Шабликов. По его словам, можно выделить две группы отечественных судоремонтных предприятий. К первой относятся компании, которые



Фото оргкомитета выставки «НЕВА 2023»

специализируются на судоремонте, и для них он является основной сферой деятельности. В их числе: 40 крупных и средних предприятий, которые обладают производственными мощностями и имеют доки, причальные стенки, корпусные мастерские, оборудование и т. д.; 128 — малых и 500 микропредприятий. «Именно эта группа компаний выполняет львиную долю работ по ремонту и обслуживанию гражданского морского флота», — отметил Николай Шабликов.

На рынке также можно выделить группу компаний, которые оказывают услуги по судоремонту в числе прочих услуг. Среди них 48 крупных и средних предприятий, 91 — малое и 370 микропредприятий.

«В современных геополитических условиях, с одной стороны, открылись новые перспективы для прироста количества заказов на российских предприятиях, с другой стороны — возникли новые сложности и сдерживающие факторы, которые касаются, прежде всего, вопросов обеспечения предприятий комплектующими и запасными частями для ремонта судов», — рассказал Николай Шабликов.

НДС: РИСКНУТЬ ОБНУЛИТЬ?

Первые заявки от судоремонтных предприятий на заключение инвестиционных соглашений для отмены НДС начнут поступать не ранее января 2024 года. Такое мнение корреспонденту «Водного транспорта» на полях выставки «Нева 2023» высказал начальник отдела ценообразования и экономического анализа департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России Дмитрий Павлов.

По его словам, отмена ставки НДС для судоремонтного предприятия станет возможным только при заключении предприятием инвестиционного соглашения, в которое должны войти перечни мероприятий модернизации собственных мощностей и обязательств по направлению средств на их выполнение в течение 7 лет. Сумма вложений должна составлять не менее 20% суммарных расходов оборота от оказанных услуг именно от судоремонта по итогам предыдущего года.

«Если судоремонтная организация подпишет соглашение инвестировать на протяжении семи лет, нужно понимание того, что организация действительно готова: у нее есть перечень заказов на длительный период, денежный поток. Поэтому в настоящее время нам поступает очень много обращений в части разъяснений. То есть предприятия анализируют, как, куда и какая сумма НДС вернется. Прежде чем предприятие примет решение заключить такое согла-

шение, необходимо оценить этот объем инвестиций, конкретный результат, который будет достигнут в определенный период. Это требует длительного анализа, финансово-экономического обоснования», — рассказал Дмитрий Павлов.

Даже если предприятие быстро проделает эту подготовительную работу и направит заявку в текущем году, ее необходимо будет рассмотреть, согласовать и начать выполнять обязательства в очень сжатые сроки — до конца текущего года. Такой сценарий маловероятен. Поэтому, скорее всего, первые заявки в Минпромторг начнут поступать уже в 2024 году, считает Дмитрий Павлов.

Мнение «практиков» несколько отличается от позиции Минпромторга. Николай Шабликов («Нордик Инжиниринг») отметил, что решение об отмене НДС для судоремонтных предприятий — ожидаемый и позитивный шаг, но условия предоставления этой меры господдержки вызывают очень много вопросов.

Он, в частности, обратил внимание на необходимость увеличить сроки принятия решения и действия инвестиционного соглашения. «По сути, сегодня дается всего год для принятия этого серьезного инвестиционного решения. Кроме того, семь лет мало для окупаемости подобного рода инвестиций и прекращения действия соглашения», — уточнил Николай Шабликов.

Он также отметил, что в предложенном варианте документа нет критериев, предъявляемых к объектам инвестиций, определения эффективности инвестиций. Помимо этого, небольшим судоремонтным предприятиям будет проблематично вложить 20% средств из оборота, даже с учетом последующего их налогового возмещения.

«Отмена НДС на таких условиях действительно несет достаточно много налоговых рисков для средних и даже крупных судоремонтных предприятий», — заметил директор Архангельской региональной ассоциации поставщиков нефтегазовой промышленности «Созвездие» Сергей Смирнов. — Пока все с осторожностью рассматривают такую возможность, и, насколько я знаю, пока нет таких желающих. Например, непонятно, смогут ли получить возмещение НДС предприятия в том случае, если компания — поставщик оборудования работает без НДС. То есть, если оборудование из-за рубежа — НДС нет, будет ли в таком случае возмещение НДС? Или если поставщик работает по «упрощенке», значит тоже без НДС? Вопросов много. Безусловно, радует, что закон увидел свет. Теперь есть дискуссия, и его можно совершенствовать».



ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

«РЕЧНЫЕ МАГИСТРАЛИ»
ОТ ГОРОДЦА ДО УЛЬЯНОВСКА

Минтранс провел совещание по развитию скоростных пассажирских перевозок по речным магистралям.

В рамках запуска первого этапа проекта «Речные магистрали» в Приволжском федеральном округе планируется субсидирование пассажирских перевозок на скоростных судах от Городца (Нижегородская область) до Ульяновска. Протяженность маршрута, включая участок Нижний Новгород — Казань, составит 675 км. Предполагается, что рейсы будут выполнять суда типа «Метеор» и «Валдай», сообщает пресс-служба Министерства транспорта РФ.

Совещание, посвященное развитию скоростных пассажирских перевозок по речным магистралям, провел министр транспорта Виталий Савельев. Для выработки единой политики управления проектом создана комиссия при Минтрансе, которую возглавит глава ведомства. В ее состав также вошли представители Росморречфлота, Нижегородской области, Татарстана и Чувашии, операторов и верфей.

«Мы решили попробовать организовать на Волге движение, которое способствовало бы развитию пассажирских перевозок, развитию туризма и производству скоростных судов типа «Метеор» и «Валдай», — заявил Виталий



Фото с сайта Минтранса России

Савельев. Бизнес-план проекта, включая создание необходимой инфраструктуры, причалов, системы продажи электронных билетов, находится в разработке. Для его реализации предполагается использовать меры государственной поддержки: налоговые льготы для бизнеса, субсидии на операционные и капитальные расходы, в том числе лизинг.

Как отметил на совещании глава Татарстана Рустам Минниханов, протяженность ВВП в регионе превышает 1 тыс. км. Пассажиропоток на речных магистралях республики к 2025 году планируется увеличить до 500 тыс. человек. «Сейчас мы развиваем это направление. Строятся новые причалы и реконструируется существующая причальная инфраструктура, ведется ремонт действующего флота, в этом году мы приобрели

3 новых судна, которые построены на Зеленодольском заводе имени Горького», — рассказал Рустам Минниханов.

Заместитель министра транспорта Александр Пошивай подчеркнул, что развитие скоростной маршрутной сети в трех регионах уже в 2024 году позволит достичь следующих показателей пассажиропотока: Нижегородская область — 150 тыс., Татарстан — 180 тыс., Чувашия — 24 тыс. человек. Он также сообщил, что строительство флота планируется на двух верфях — в Нижнем Новгороде и Татарстане.

На первом этапе проекта решаются задачи повышения транспортной доступности для населения, развития мультимодальных пассажирских перевозок, разгрузки автомобильных и железных дорог в часы пик, выходные и праздничные дни, создания новых туристических направлений, создания новых рабочих мест, загрузки верфей и промышленности. Для продолжения развития скоростных пассажирских перевозок проект «Речные магистрали» предлагается реализовывать поэтапно с включением в него новых регионов и хозяйствующих субъектов.

ПО ВСЕМУ ВОЛЖСКОМУ БАССЕЙНУ

Помощь в обеспечении судами нужна всем регионам, которые находятся на Волге. — Вячеслав Володин

Председатель Государственной Думы РФ призвал Министерство экономического развития подключиться к решению вопросов, связанных с развитием пассажирских перевозок по Волге. Об этом он заявил во время «правительственного часа» с участием министра экономического развития РФ Максима Решетникова.

Спикер напомнил, что Волга протекает через 16 регионов страны, всего в ее бассейне расположены

38 регионов. «Это миллионы людей», — сказал Вячеслав Володин. — И без помощи федерального бюджета невозможно эффективно решить вопросы, связанные с пассажирскими перевозками по Волге».

Помощь в обеспечении судами нужна всем регионам, которые находятся на Волге: так, стоимость одного судна проекта «Метеор» составляет около 500 млн рублей, проекта «Валдай» — 170 млн рублей, пояснил председатель Госдумы.

Ранее сообщалось, что Вячеслав Володин во время посещения Нижегородской области заявил, что регионам Волжского бассейна необходимы скоростные суда на подводных крыльях. 9 октября стало известно, что Совет Госдумы по итогам выездных совещаний в Тверской и Нижегородской областях направил премьер-министру РФ Михаилу Мишустину обращение, касающееся развития внутреннего пассажирского речного транспорта.

ФЛОТОМ МАЛЫМ И КРУИЗНЫМ

Компания «ВодоходЪ» за навигацию перевезет около 590 тыс. пассажиров.

По итогам навигации 2023 года пассажирский и круизный флот компании «ВодоходЪ» планирует перевезти около 590 тыс. пассажиров: 450 тыс. человек малым флотом (без московского проекта) и более 140 тыс. человек круизным флотом. Такие данные озвучил генеральный директор компании Ришат Багаутдинов на международной конференции в рамках выставки «Нева 2023» в Санкт-Петербурге.

По словам руководителя, в 2024 году компания намерена

увеличить судозаходы в Карелию, а также в открытые в текущем сезоне новые пункты: Выборг, Уфу, Сарапул, Юрьевец, Таганрог, Березники.

В 2024 году малый флот компании пополнится двумя новыми судами на электродвижении. На прогулочные рейсы в акватории Перми выйдут «ЭкоходЪ 3» — третий катамаран серии электросудов «Экокруизер». В Ярославле на прогулочную линию встанет электрокатамаран проекта «Лукер». Каждый

из них рассчитан на 130 пассажиров.

В следующем году эксплуатируемый флот компании и аффилированных предприятий составит 62 единицы: 25 круизных теплоходов и 37 единиц малого флота, в том числе 21 электросудно для городских перевозок по Москве-реке.

«ВодоходЪ» входит в тройку крупнейших компаний российского рынка речных круизов. В 2022 году доля «Водохода» в общем пассажиропотоке внутри страны составила 37,5%.

ВКМСК



Фото с сайта Росморречфлота

ВЫШЛИ НА ФИНИШ

На ВКМСК завершаются основные работы по дноуглублению.

Дноуглубительные работы на Волго-Каспийском морском судоходном канале вышли на финишный этап: к 11 октября выполнено 93% от запланированного на 2023 год объема. В работах на канале протяженностью 188 км сейчас задействовано 17 земснарядов. В течение ближайших недель ФГУП «Росморпорт» завершит основной объем работ и откроет канал для движения судов с осадкой 4,5 м.

После выполнения этой задачи работа части земснарядов будет продолжена для устранения участков ВКМСК с односторонним движением судов.

По графику на канале также осуществляется строительство защитных сооружений, призванных защитить трассу на четырех участках с повышенной заносимостью. Уже уложено 1,5 км защитных сооружений из мягких полипропиленовых блоков, заполненных грунтом. Кроме того, завершены

работы по восстановлению габаритов рыбоходного канала протяженностью около 900 м.

Как сообщал «Водный транспорт» ранее, в 2023 году на ВКМСК для проведения ремонтного дноуглубления на всем протяжении канала планировалось задействовать до 18 земснарядов. По итогам к концу года будет обеспечен проход судов с осадкой не менее 4,5 м. Согласно последним данным, в текущем году дноуглубление будет выполнено в объеме 9,5 млн куб. м, хотя изначально говорилось о 12 млн куб. м.

Обеспечение безопасности судоходства и увеличение пропускной способности Волго-Каспийского канала — ключевые условия эффективной работы Транскаспийского маршрута международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг» в условиях высокой заносимости канала и устойчивого снижения уровня Каспийского моря.

ПОДПИСКА

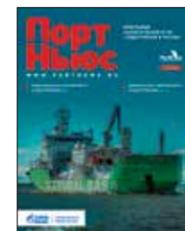
на печатные издания

Медиа-группы «ПортНьюс» в 2023 г.



Журнал «Гидротехника»
Независимое научно-методическое и информационно-аналитическое издание, в котором обсуждаются самые актуальные проблемы и достижения гидротехники.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 6600
- Годовая подписка на печатную и электронную версии журнала (4 номера) — 8800
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 4400



Журнал «ПортНьюс»
Единственное в России специализированное издание, посвященное рынку портовых сервисных услуг, с подробным анализом сегмента бункеровки судов.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 9000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 5000



Дайджест «Бункерный рынок. Цены»
Специализированное электронное издание, посвященное рынку бункерных услуг, содержит актуальную информацию о ценах на судовое топливо в портах России, аналитику, новости рынка.

- Два выпуска в неделю в электронном формате, 8 выпусков в месяц — 16 000

Стоимость подписки на печатные версии включает стоимость доставки «Почтой России».



ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ
В УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:
• по факсу: (812) 570-78-02, 570-78-03
• e-mail: ek@portnews.ru
• через форму подписки на сайте www.portnews.ru



ВДОХНУТЬ ЖИЗНЬ В СУДОРЕМОНТ

С введением западных санкций Россия столкнулась с серьезным дефицитом судоремонтных мощностей: одними Турцией да Китаем сыт не будешь. О проблемах в отрасли и путях их преодоления говорили участники организованной «ПортНьюс» II конференции «Судоремонт, модернизация, комплектующие».

ЧТО НУЖНО?

Дефицит морских транспортных судов в России оценивается более чем в 400 единиц. Об этом в ходе конференции сообщил заместитель генерального директора АО «Центр технологии судостроения и судоремонта», директор ПФ «Союзпроектверфь» Валерий Киреев.

Он пояснил, что 2021 году из 760 морских судов, которые были задействованы в перевозках российских грузов, 596 судов ходили под иностранным флагом и не были подконтрольны отечественным судовладельцам. В 2022 году они ушли с российского рынка. Для компенсации потери тоннажа было закуплено более 100 танкеров и выделено 150 млрд руб. на закупку 85 судов, преимущественно балкеров. Тем не менее это не покрыло всех потребностей.

В том числе необходимо 155 судов ледового класса для обеспечения перевозок по Северному морскому пути.

По мнению эксперта, один судостроительный комплекс «Звезда» (г. Большой Камень, Приморский край) не справится с программой строительства недостающего флота. Один из основных проектов для решения данной проблемы — создание верфи крупнотоннажного судостроения на острове Котлин (Санкт-Петербург), полагает Валерий Киреев.

В части обеспечения судоремонта этого флота необходимо создавать судоремонтные мощности в Мурманске (Государственная транспортная лизинговая компания, Северо-Западный рыбопромышленный консорциум), в Петропавловске-Камчатском (группа «Норбо»), Усть-Луге (Росморпорт).

МУРМАНСК

О проекте создания судоремонтного кластера в Мурманской области участникам конференции рассказала руководитель проектов дирекции инвестиционных проектов АО «Государственная транспортная лизинговая компания» Валерия Задонская. Она сообщила, что в настоящее время ГТЛК завершает предпроектную подготовку и финансово-экономическое обоснование проекта. Проектирование начнется в 2023 году. Реализация проекта может включать до 4 очередей, каждая из которых предусматривает поэтапное увеличение линейки судоремонтных работ и услуг. Полный ввод судоремонтного комплекса запланирован на 2026 год.

«На данный момент у нас следующий сценарий: на первом этапе мы планируем передаточный док возможной грузоподъемностью до 6,5 тыс. тонн. В последующем мы планируем увеличивать количество стапельных мест, крытый эллинг. Ремонтный плавдок мы

планируем на последнем этапе. Его грузоподъемность может составить до 12 тыс. тонн», — рассказала представитель ГТЛК. При этом она не стала конкретизировать место расположения будущего комплекса. «Мы проанализировали несколько локаций. Это точно Мурманская область, но более детально пока говорить преждевременно», — сказала Валерия Задонская.

Напомним, как ранее сообщала заместитель губернатора Мурманской области Ольга Кузнецова, емкость рынка судоремонта по транспортным средствам, приписанным к порту Мурманск, составляет около 2 млрд руб. Только обслуживание судов приносит в регион 500 млн рублей.

УСТЬ-ЛУГА

Еще один проект по созданию центра судоремонта запланирован к реализации в порту Усть-Луга. Его инициатором является Росморпорт, который планирует создать центр на территории базы обеспечивающего флота. Как сообщил советник директора Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Александр Казаросян, объем инвестиций в проект оценивается в 4 млрд руб.

По его словам, в рамках проекта по созданию базы обеспечивающего флота предполагалось создание судоремонтных мастерских для ремонта флота предприятия. Однако в настоящее время прорабатывается вопрос о создании полноценного судоремонтного предприятия, способного выполнять ремонт флота сторонних компаний.

По расчетам, для создания дока необходимо 2,5 млрд руб., зданий, сооружений и стапельных мест — 0,8 млрд руб., для закупки судоремонтного оборудования, станков, техники — 0,7 млрд руб. Предприятие должно выйти на полную мощность в 2027 году.

Под реализацию проекта предполагается найти инвестора, с которым планируется образовать совместное предприятие.

ВЛАДИВОСТОК

На Дальнем Востоке отмечается дефицит судоремонтных мощностей. Во-первых, не все предприятия могут ремонтировать большие суда. Во-вторых, некоторые заводы заняты исключительно военным флотом.

В связи с этим «Дальневосточное морское пароходство» (ДВМП, FESCO) планирует решить вопрос судоремонта собственного флота закупкой плавдока, рассказал директор филиала ПАО «ДВМП» во Владивостоке Николай Чвертко.

По его словам, с первыми трудностями в плане ремонта собствен-

ных судов компания столкнулась во время пандемии, когда в Китае, где обслуживается флот FESCO, были введены жесткие ограничения из-за ковида. У компании был опыт ремонта и в других странах, в том числе в Гвинее и на Шри-Ланке, что по итогу вызвало ряд вопросов о качестве и стоимости проведенных работ. Кроме того, введение против России санкций усложняет возможности сотрудничества с рядом государств и их предприятий.

Плавдок планируется установить на производственных мощностях «Феско Сервис» в акватории порта Владивосток.

«Мы обратились в Дальневосточный научно-исследовательский институт морского флота с вопросом о возможности установки дока в данном районе. Был изучен рельеф дна, принято во внимание то, сколько акватории займет док. В итоге специалисты нас заверили, что это возможно. При этом рельеф дна и глубина в данном районе такие, что не нужно будет прибегать к дноуглубительным работам», — рассказал Николай Чвертко.

Он уточнил, что компания хочет установить док грузоподъемностью до 25 тыс. тонн, что позволит обслуживать самые большие суда в составе флота FESCO. Это «Фе-

Россия нуждается в расширении судоремонтных мощностей во всех основных морских бассейнах. Частные инвесторы готовы прийти в данный сегмент, но необходимо совершенствовать меры господдержки отрасли

ско Дальнегорск», «Феско София» и «Феско Диомид». В частности, такие доки есть в Китае. При этом первоначальный срок окупаемости проекта оценивается в десять лет. В FESCO планируют ремонтировать не только свои суда, но и оказывать услуги сторонним организациям.

СЕВМОРПУТЬ

В западной части Северного морского пути в настоящее время нет судоремонта, эта ниша для бизнеса свободна, заявил директор ФГУП «Гидрографическое предприятие» Александр Бенгер.

«Бизнес-идея, которую мы обсуждаем с коллегами, — отсутствие судоремонта (в акватории Севморпути. — Прим. ред.)... Вот ниша, заходите», — сказал Александр Бенгер.

Говоря о потенциале развития этого направления, глава «Гидрографического предприятия» напомнил, что только для строительства терминала «Утренний» в Обской губе, которое велось на протяжении последних 3 лет, одновременно было задействовано до 200 судов различного назначения.

Генеральный директор ООО «Морские сервисы» Мустафа Каш-



Фото «Водного транспорта»

ка в свою очередь отметил, что для выполнения судоремонта вдоль СМП должны быть организованы мобильные судоремонтные бригады. По его мнению, необязательно создавать в суровых климатических условиях судостроительный завод, например, в Тикси, с этим справятся и мобильные бригады.

ГОСУДАРСТВО НАМ ПОМОЖЕТ?

Участники конференции предложили различные механизмы поддержки отечественного судоремонта.

Так, Валерий Киреев считает, что стоит подумать о государственной программе предоставления квот на вылов водных биоресурсов под создание судоремонтных мощностей (по аналогии с программой «квоты под киль»).

В свою очередь директор Кластера судостроения и производства морской техники Архангельской области Сергей Смирнов высказал мнение, что механизмы льготного лизинга необходимо расширить на проекты строительства плавучих доков.

«Это должна быть долгосрочная программа, ориентированная на судоремонтные предприятия, заинтересованные в приобретении доков. Ее основными параметрами должны являться низкая процентная ставка и продолжительный срок кредитования, не меньше 10–15 лет», — пояснил Сергей Смирнов.

А по мнению Александра Бенгера, возврат к государственной системе нормирования судоремонта через введение нормо-часов на разные виды работ и формирование расценок на них будет способствовать появлению прозрачных условий на услуги судоремонта в различных регионах страны и позволит судовладельцам перейти на долгосрочные договоры.

«Судовладельцы встали на путь заключения долгосрочных договоров на судоремонт и обслуживание флота. Они не могут жить в рваном режиме. Основная проблема, которая есть и требует решения, — отсутствие правил игры при ценообразовании», — отметил Александр Бенгер.

«Гидрографическое предприятие» присутствует в нескольких регионах в Архангельске, Мурманске и Калининграде. При этом в каждом из них совершенно разные условия, себестоимость, ценники, отметил он.

«Совершенно непонятно, как нам объяснять, почему в тех или иных регионах мы ремонтируем

по разным ценам. Выход из сложившейся ситуации видится через господдержку возврата к государственной системе нормирования судоремонта с точки зрения возврата к классической системе нормо-часа с его последующей расценкой, — считает руководитель предприятия. — Мы готовы покупать у рынка не конечную ремонтную ведомость, а нормо-часы под разные виды работ».

По его мнению, для этого нужны определенные механизмы. «Я думаю, огромное количество судовладельцев поддержат эту историю. До тех пор, пока рынок рваный и каждое судоремонтное предприятие живет собственной жизнью, ничего из этого не получится», — отметил Александр Бенгер.

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

Важнейшим аспектом развития как судостроения, так и судоремонта является импортозамещение судового комплектующего оборудования, в том числе судовой арматуры. Опыт успешной работы в этом направлении в ходе конференции поделился первый заместитель генерального директора АО «Армалит» Евгений Коптяев.

АО «Армалит» в рамках работы, проведенной при поддержке Минпромторга России, разработало типоряд судовой арматуры для рыбопромысловых судов, которая полностью покрывает потребности отечественных судостроителей. Речь идет о задвижках, затворах, клапанах, фильтрах и т.д. из разных материалов.

Отечественная арматура позволит получить 85 баллов в рамках постановления правительства РФ № 719 (в дальнейшем количество предоставляемых баллов может быть повышено). При этом «Армалит» готов провести шеф-монтажные работы с участием предприятия-производителя.

Компанией также разработаны перспективные изделия, в том числе дистанционно управляемая арматура (с интеллектуальными электроприводами, блоками управления, шкафами управления), применение которых позволяет сократить операционные затраты на оплату труда персонала и простои судов в случае непредвиденных поломок арматуры. Эти изделия не нуждаются в регламентном обслуживании, имеют повышенную надежность, обеспечивают цифровое взаимодействие с системой управления верхнего уровня, самодиагностику и диагностику предотказного состояния в реальном времени.

ЛЕДОКОЛЫ

«КАМЧАТКУ» ЗАЛОЖАТ ОСЕНЬЮ

Вопросы импортозамещения применительно к атомоходам проекта 22220 практически решены.

Закладка пятого атомного ледокола «Камчатка» проекта 22220 на Балтийском заводе состоится осенью 2023 года. Об этом журналистам на брифинге в рамках выставки «Нева 2023» сообщил заместитель генерального директора — руководитель дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша.

«Закладка пятого и шестого атомных ледоколов будет идти по плану. Все вопросы к Балтийскому заводу. Он сейчас смотрит закупочные процедуры и поставку металла. Очень надеюсь, что пятый ледокол будет заложен осенью 2023 года», — сказал Вячеслав Рукша.

Он также выразил надежду, что третий строящийся серийный атомоход проекта 22220 будет сдан в декабре 2024 года, четвертый — в декабре 2026 года. «Что касается сдачи пятого и шестого ледоколов, то даты окончания их строительства остаются прежними — 2028 и 2030 год», — добавил Вячеслав Рукша.

По его словам, сегодня сложно говорить об изменении стоимости строительства пятого и шестого атомоходов: «это будет уточнено и соответствующие корректирующие документы будут нами направлены в правительство РФ».

Говоря об импортозамещении и локализации, Вячеслав Рукша отметил, что атомные ледоколы на 92% состоят из отечественных комплектующих. «Сейчас, наверное, будет 95%. Из того, что у нас осталось необходимого для импортозамещения и локализации, это внутренние элементы преобразователей частоты в системе электродвижения. Спасибо Минпромторгу, решением этой проблемы занимается ряд наших организаций. Надеюсь, что в ближайшее время как минимум вопросы локализации будут решены», — сказал он.

Как сообщалось ранее, Балтийский завод 14 августа 2023 года начал резку металла для пятого серийного универсального атомного ледокола проекта 22220.

МОДЕРНИЗИРУЮТ
В КРУИЗНИКИ!

Росморпорт планирует до конца года утвердить проект модернизации двух ледоколов под круизные задачи.

Два ледокола Росморпорта — «Капитан Хлебников» и «Капитан Драницын» — после модернизации, возможно, станут основой сезонного круизного судоходства в Арктике и на Дальнем Востоке. Об этом, как передает корреспондент «Российского судоходства», на форуме «Нева 2023» в Санкт-Петербурге рассказал заместитель генерального директора по флоту ФГУП «Росморпорт» Василий Стругов.

По его словам, сегодня флот ледоколов предприятия состоит из 33 единиц разной мощности и возраста, большая часть — это суда постройки конца 1970-х — начала 1980-х годов. При этом два ледокола находятся в стадии списания.

«Строительство новых судов проблематично, в основном из-за загруженности верфей, поэтому предприятие намерено продлить ресурс ледоколов и использовать их как для привлечения курсантов (планируется круглогодичная практика на ледоколе «Капитан Хлебников»), так и организации круизных рейсов», — рассказал он.

В фокусе внимания два ледокола финской постройки 1977–1981 годов — «Капитан Хлебников» и «Капитан Драницын». Их предлагается переделать под круизные суда. Импульс проекта — успешный опыт последних 15 лет по использованию этих судов в летний сезон для экспедиционных и пассажирских

(доставка спецперсонала) рейсов в Арктику и Антарктиду.

«Конструкция судов допускает размещение 120 пассажиров, однако существующий каютный фонд не рассчитан на туристов», — пояснил Василий Стругов.

Предлагается провести модернизацию судов таким образом, чтобы продлить срок их службы на 15 лет, переделать в пассажирские и организовывать круизы по Белому морю, в восточной Арктике и на Дальнем Востоке. По словам спикера, используя эти суда, за летний сезон можно организовать два встречных маршрута: из Мурманска и Владивостока (в соответствии с портами их приписки), с заходами в дальневосточные и арктические порты, длительностью 30 суток.

Однако решающий вопрос — это модернизация судов. В первую очередь требуется обновление каютного фонда, и эталоном, по словам Василия Стругова, может служить обустройство ледокола «Виктор Черномырдин».

«Наданный момент судами прошли техническое переоснащение под класс Icebreaker 7 с учетом требований экологической безопасности. Безусловно, будет обновлен каютный фонд. В данный момент готов эскизный проект модернизации судов, в четвертом квартале текущего года мы ориентировочно завершим технический проект для выделения финансов на модернизацию», — заключил заместитель генерального директора по флоту.

РЕАКТОР

«РИТМ-200» ДЛЯ «ЧУКОТКИ»

Росатом отгрузил первый реактор для атомного ледокола проекта 22220 «Чукотка»

На машиностроительном заводе «ЗиО-Подольск» (входит в машиностроительный дивизион госкорпорации «Росатом» — АО «Атомэнергомаш») состоялась отгрузка первого реактора «РИТМ-200» для универсального атомного ледокола (УАЛ) проекта 22220 «Чукотка». В церемонии приняли участие заместитель директора дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Максим Кулино и заместитель генерального директора АО «Атомэнергомаш» Владимир Аптекарев.

В акватории Северного морского пути сейчас работают три УАЛ проекта 22220: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Балтийский завод в настоящее время продолжает строительство третьего и четвертого серийных ледоколов: «Якутия» (контрактный срок сдачи — декабрь 2024 года) и «Чукотка» (контрактный срок сдачи — декабрь 2026 года). В феврале 2023



Фото из Telegram-канала Росатома

года ФГУП «Атомфлот» и Балтийский завод подписали контракт на строительство пятого и шестого серийных атомоходов проекта 22220 — «Камчатка» и «Сахалин». Ввод в эксплуатацию пятого серийного УАЛ запланирован на декабрь 2028 года, шестого — на декабрь 2030 года.

Универсальные атомные ледоколы проекта 22220 являются самыми большими и мощными ледокольными судами в мире. Их главная задача — обеспечение круглогодичной навигации в Арктике. Суда этого проекта в ближайшие годы станут основой ледокольного флота России.

АКТИВЫ

SITRONICS GROUP ПОКУПАЕТ АКТИВЫ

Sitronics Group приобрела 25% Пермской судовой верфи. Размер доли Фонда развития Пермского края в уставном капитале верфи сократился до 75%.

Sitronics Group (российская ИТ-компания, входит в АФК «Система») приобрела 25% доли ООО «Пермская судовой верфь». Соответствующие изменения в ЕГРЮЛ пермского предприятия внесены 12 октября 2023 года. Размер доли Фонда развития Пермского края в уставном капитале судовой верфи теперь составляет 75%. Договором предполагается возможное увеличение доли владения предприятием Sitronics Group до 100%.

ООО «Пермская судовой верфь» управляет выкупленным Корпорацией развития Пермского края имущественным комплексом Верхнекамского судостроительного комплекса. Предприятие начало работу в сентябре 2021 года. Оно выполняет межнавигационный ремонт судов и производит металлоконструкции, необходимые для строительства мостов, модульных причалов и элементов к ним. В частности, предприятие выполняет строительство остановочных комплексов в рамках проекта развития регулярных речных перевозок на электросудах в Москве: в рамках заключенных контрактов судовой верфь изготовит и поставит до конца 2023 года 19 объектов, которые будут установлены на Москве-реке. Кроме того, сейчас на предприятии изготавливают модульные причальные сооружения для приема маломерных и круизных пассажирских судов, которые будут установлены в микрорайоне Закамск (Пермь), в Краснокамске и в архитектурно-этнографическом музее Хохловка (Пермский край). С апреля 2023 года Пермская судовой верфь является резидентом особой экономической зоны про-



Фото предоставлено пресс-службой Sitronics Group

мышленно-производственного типа «Пермь».

«Уверен, что электросуда будут постепенно заменять устаревающий дизельный флот, они становятся все более востребованы как в Москве, так и в регионах. Поэтому мы расширяем производство на разных площадках, увеличиваем мощность. Пермская судовой верфь имеет давнюю историю и уже задействована при строительстве остановочных причальных комплексов для электросудов. Развитие судовой верфи при нашем участии обеспечит растущую потребность в прогулочных и круизных электросудах, в том числе со стороны заказчиков Уральского и Поволжского регионов», — прокомментировал президент Sitronics Group Николай Пожидаев.

Генеральный директор Фонда развития Пермского края Алек-

сей Бураков отметил, что сделка с Sitronics Group позволит реализовать инновационные транспортные проекты и приступить к модернизации производства в течение года.

Напомним, в октябре 2022 года правительство Пермского края, ООО «Пермская судовой верфь», ООО «Водоход» и ООО «Эмпериум» (входит в Sitronics Group) заключили четырехстороннее соглашение о сотрудничестве в сфере развития речного туризма и пассажирских перевозок водным транспортом. Sitronics Group в июне 2023 года также заявила, что планирует инвестировать в развитие Пермской судовой верфи. Средства будут направлены на реконструкцию и модернизацию производственных мощностей, в том числе для развития судостроения на электрической тяге.

ПАССАЖИРСКОЕ СУДНО

«ИНИЮ» ВЫВЕЛИ НА ВОДУ

Пассажирское судно «Иния» — развитие проекта «Соталия» спустили на воду в Калининградской области.

В Калининградской области прошла церемония вывода из цеха и спуска на воду нового пассажирского судна «Иния», построенного по проекту АО «НИПТБ «Онега». Пассажирское судно, разработанное по заказу компании АО «Машпромлизинг», стало развитием проекта «Соталия». Проект «Иния» реализуется по инициативе руководства Псковской области в рамках программы по организации речных пассажирских перевозок и экскурсионных маршрутов.

Судно было заложено в январе 2023 года, его строительство проходило на ООО «Ушаковские верфи» (Калининградская область).

При разработке проекта максимально использованы отечественные комплектующие и оборудование. Судно одним из первых должно получить заключение СТ-1, подтверждающее выполнение требований к импортозамещению при проектировании и строительстве. После спуска на воду судну предстоит подтвердить свои проектные показатели на швартовных и ходовых испытаниях.



Фото пресс-службы ОСК

«Иния» сможет принять на борту до 54 пассажиров. На судне также предусмотрена перевозка маломобильных групп населения: отсутствуют пороги, что значительно упрощает использование специальных средств передвижения.

Ранее в июне 2023 года в Нижнем Новгороде состоялось открытие экскурсионно-прогулочного маршрута российского круизного и пассажирского судна речного класса «Соталия», построенного по заказу Объединенной судостроительной корпорации. Как и проект «Соталия», «Иния» получила название в честь вида пресноводного речного дельфина, обитающего в Амазонке. Элементы дизайнера судна имеют определенное сходство с контуром дельфина, выпрыгнувшего из воды.

РЕЧНОЙ ТЕПЛОХОД

ПЛАВГОСПИТАЛЬ ЛЕДОВОГО КЛАССА

В Московской области заложили киль первого в России плавучего госпиталя.

На территории производственно-портового комплекса АО «Порт Коломна» состоялась закладка киля теплохода медицинского назначения (плавучего госпиталя) проекта 132ПК для нужд Ханты-Мансийского автономного округа — Югры. Плавполиклиника будет первым речным теплоходом в России, изначально спроектированным как специализированное медицинское судно.

Отличительными особенностями судна являются небольшая осадка в 1,3 м и максимальная скорость в 24 км/ч. Данные характеристики совместно с небольшими габаритами позволят судну уверенно ходить по реке Оби с заходом в боковые реки и преодолевать расстояние до 500 км в сутки. Плавучий госпиталь позволит жителям отдаленных территорий Югры вовремя пройти медосмотр и, возможно, выявить заболевания на их ранней стадии.

В рамках заключенного государственного контракта судно должно



Фото с сайта АО «Порт Коломна»

быть передано заказчику до 30 сентября 2025 года. Перегон судна от места постройки в Коломне к месту передачи в Ханты-Мансийске будет осуществлять АО «Порт Коломна». Значительная часть маршрута пройдет по Северному морскому пути.

По информации в Telegram-канале губернатора ХМАО — Югры Натальи Комаровой, в автономном округе с 1993 года работает плавучая поликлиника на базе теплохода «Николай Пирогов». Это единственное в стране речное судно, на котором специалистами оказывается первичная и специализированная медицинская помощь. Ежегодно медицинскую помощь получают жители 46–48 отдаленных поселений региона.



Основные размерения и характеристики теплохода: класс судна — О 2,0 (Лед 20) А; длина — 65 м; ширина — 10,8 м; водоизмещение — 650 тонн; высота борта — 3,2 м; экипаж — 12 человек; медицинские работники — 25 человек; одновременное нахождение посетителей на судне (за исключением членов экипажа и медперсонала) — 50 человек; автономность плавания по запасам провизии — 30 суток.

ЭЛЕКТРОСУДА

LOOKER ЖДУТ НА ВОЛГЕ

Самый большой в России электроход — пассажирский катамаран Looker — спустили на воду в Ярославле.

Судостроительное предприятие ООО «Паритет-Центр» спустило на воду электрический пассажирский катамаран Looker 1100Н, сообщил источник «Водного транспорта». Судно строится по заказу АО «Машпромлизинг». Передача готового судна запланирована на навигацию 2024 года.

По информации торгово-промышленной палаты Ярославской области, проект 1100Н разрабо-

тан Александром Лукьяновым (соучредитель ГК «Паритет») при участии конструкторского бюро «Си Тех» и ФГУП «Крыловский государственный научный центр». Корпус судна построен под техническим наблюдением Верхне-Волжского филиала Российского классификационного общества.

Электрокатамаран будет передан в лизинг ООО «Водоходъ». Предполагаемый район эксплуатации судна — река Волга. Электри-

ческий катамаран станет первым российским электроходом такого большого размера.

Основные параметры судна: длина — 32,4 м; ширина — 9,9 м; осадка — 1,4 м; мощность главных электрических двигателей — 2×600 кВт; скорость — 20 узлов; емкость электрических батарей — 1290 кВт ч; численность экипажа и обслуживающего персонала — 3 человека; пассажироместность — 130 человек; допустимая скорость заряда аккумуляторов — 10 часов; удельный расход электроэнергии главными двигателями на 1 км пути при скорости 10 узлов — 8 кВт ч; допустимая скорость разряда аккумуляторов — 8 часов.



Фото «Водного транспорта»

«ВОДОХОДЪ» ВЫБИРАЕТ ЭКОХОДЫ

Emperium строит третий катамаран серии «Экокруизер».

Компания «Водоходъ» строит третий катамаран на электродвижении серии «Экокруизер» на верфи Emperium с расчетом, что в мае 2024 года судно будет поставлено в Пермь. Судно строится главным образом для экскурсионных рейсов, однако прорабатывается возможность организации регулярных пассажирских перевозок. Об этом корреспонденту «Российского судоходства» рассказали в пресс-службе компании.

«В акватории Перми планируются экскурсионные, прогулочные рейсы, речные прогулки... Кроме того, в стадии проработки находится пассажирский маршрут «Пермь — Закамск — Краснотамск», — рассказала заместитель

генерального директора по коммерческой деятельности и управлению проектами малого флота АО «Водоходъ. Пассажирский флот» Любовь Ефимова.

Что касается дальнейшего развития электрического флота в регионе, то, по ее словам, компания рассматривает различные варианты, надеясь опытным путем определить оптимальный. «Решение по увеличению электрофлота в регионе будем принимать по итогам первого сезона эксплуатации в 2024 году, когда оценим ресурсы причальной и зарядной инфраструктуры, объем рынка пассажирских перевозок в регионе», — заключает она.

Напомним, что с июня 2023 года компания «Водоходъ» начала ак-

тивно эксплуатировать два первых судна серии «Экокруизер» (бренд «Экоходъ») в акваториях Красноярска и Нижнего Новгорода.

Двухпалубный катамаран «Экокруизер» рассчитан на 130 пассажиров, основной салон — 114 мест, зона повышенной комфортности в носовой части — 16 мест. Крейсерская скорость — 13 км/ч, максимальная скорость — 40 км/ч, дальность хода в крейсерском режиме — 180 км или 14 ч, в экономичном — 24 ч. Экономия затрат на топливо — 3–10 раз (по расчетам проектантов).

«ВОДОРОДНЫЙ» ОПЫТ EMPERIUM

Первый в России опытный образец электросудна на водородном топливе успешно прошел испытания.

Sitronics Group (входит в АФК «Система») провела испытания первого в России прототипа электросудна на водороде в акватории реки Невы под Санкт-Петербургом. Испытания судна с электрохимическим генератором, вырабатывающим энергию из водорода, прошли у верфи Emperium. В энергосистему опытного образца был интегрирован генератор на топливных элементах, разработанный Центром водородных технологий АФК «Система». Эксперимент признан удавшимся.

Sitronics Group напоминает, что опытно-конструкторские разработки в рамках НИОКР по созданию силового генератора на водородном топливе стартовали в январе 2023 года. В основе разработки лежит технология электрохимического преобразования

топлива в электроэнергию, питающую аккумуляторную батарею.

Президент Sitronics Group Николай Пожидаев отмечает, что водород является самым экологически чистым и энергоэффективным видом топлива на сегодняшний день. По его мнению, такая технология может быть актуальной и для круизных моделей, и для грузовых судов.

Перспективность водорода для Sitronics Group как для производителя электросудов также заключается в возможности увеличить дальность хода судна. В компании отмечают, что запаса хода малого пассажирского электросудна на водородном топливе может хватить до 20 часов без дополнительной заправки. При этом генеральный директор Центра водородных технологий АФК «Система» Юрий

Добровольский считает водородный электротранспорт более перспективным, чем аккумуляторный, исходя из международного опыта и экономических расчетов.



Фото Sitronics Group

ВОДНЫЕ ПРОГУЛКИ

КРУИЗЫ ВПЕЧАТЛЕНИЙ
К ТАЙНАМ СЕВЕРНЫХ ОСТРОВОВ

В Петербурге теплоходы «Астра Марин» с начала навигации перевезли более 110 тыс пассажиров.

Группа компаний «Астра Марин» подвела предварительные итоги работы собственных регулярных водных транспортных маршрутов в Санкт-Петербурге в этом году. С начала навигации теплоходы оператора перевезли на 10 транспортных линиях по Неве, центральным рекам и каналам более 110 000 пассажиров. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года это выше на 5%.

В систему водных транспортных маршрутов «Астра Марин» входят линии Нор-он Нор-офф по рекам и каналам Петербурга, две паромные переправы по Неве в центре и на севере города, а также два трансфера, соединяющих Васильевский остров с крейсером «Аврора» и Крестовским островом.

Самым популярным транспортным маршрутом в этом году остается паромная переправа меж-

ду Петропавловской крепостью и Адмиралтейством, которая ранее являлась дублером закрытого на ремонт Биржевого моста.

Вторым по проявленному интересу со стороны жителей и гостей Петербурга является классический круиз City Sightseeing NEVA с обзором рек и каналов, а также выходом в Большую Неву. Он входит в систему Нор-он Нор-офф.

Еще одна линия Нор-он Нор-офф — «Тайны Северных Островов» — замыкает тройку наиболее востребованных водных маршрутов в этом году. Интерес к нему особенно возрос во второй половине июля, когда был открыт новый причал «Астра Марин» на Крестовском острове.

Маршрут «Тайны Северных Островов» стал одной из новинок текущего навигационного сезона. Также в этом году «Астра Марин» добавила в свою систему водных маршрутов паромную

переправу между Крестовским островом и Парком 300-летия, «Круиз впечатлений» на двухпалубном теплоходе-ресторане, а также трансферы с Васильевского острова к крейсеру «Аврора» и Крестовскому острову.

«У водных маршрутов есть множество уникальных преимуществ по сравнению с другими видами транспорта: наличие аудиоэкскурсий, уникальные виды на город с воды, возможность перекусить на теплоходах-ресторанах во время трансфера, удобство и комфорт. Результаты этого года создают для нас предпосылки к формированию новых водных маршрутов в Петербурге. Перспективными направлениями для нас будут являться линии, соединяющие реки и каналы в центре с Невой, а также новые туристические локации», — отмечает генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов.



Фото предоставлено пресс-службой ГК «Астра Марин»

СЕВЕРНАЯ ВЕНЕЦИЯ
ВСТРЕЧАЕТ ГОСТЕЙ

Иностранцев туристов в Петербурге на водных экскурсиях в этот сезон стало больше в 2,5 раза.

В Петербурге выросло количество иностранных туристов на прогулочных теплоходах. Среди иностранных гостей Санкт-Петербурга в нынешний навигационный сезон чаще других выбирали водные прогулки по рекам и каналам туристы из Белоруссии, Индии и Китая.

Гости из Республики Беларусь предпочитали в этом году путешествовать на теплоходах индивидуально, тогда как представители Индии и Китая приобретали групповые туры.

В десятку зарубежных стран, граждане которых приобретали билеты на теплоходы «Астра Марин», также вошли: Иран, Германия, Италия, Кувейт, ОАЭ, Катар и Франция.

Доля иностранных туристов в общем объеме пассажиропотока на водных экскурсиях и маршрутах в этом году составила 7%. По сравнению с прошлым годом число

зарубежных гостей теплоходов выросло в 2,5 раза.

В пятерку самых популярных маршрутов среди иностранных туристов вошли: классический круиз «Золотой треугольник» в центре Санкт-Петербурга, City Sightseeing NEVA, который 9 лет входит в систему Нор-он Нор-офф, обзорная экскурсия «Канал Круиз», ночные музыкальные отправления под разводными мостами и путешествия на «Метеорах» в Петергоф.

«Прогулки по рекам и каналам в Санкт-Петербурге — это давно известный за пределами России бренд, поэтому зарубежные гости города всегда стремятся отправиться на наших теплоходах по классическим маршрутам, а также на экскурсии в Петергоф. В нынешнем году открытием для иностранных туристов стали ночные отправления по Неве. Помимо музыкальных круизов

с джазовыми исполнителями, зарубежные гости города оценили формат вечеринок на двухпалубном СПГ-теплоходе «Чайка» и прогулки-круизы в Петергоф с ресторанным обслуживанием и экскурсией на борту, — говорит генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов. — В следующем году мы планируем увеличить разнообразие тематических круизов, которые будут интересны как иностранным гостям города, так и туристам из регионов России и жителям Петербурга».

В «Астра Марин» отмечают, что в этом навигационном сезоне заметно вырос интерес зарубежных туристов к экскурсионным турам на скоростных теплоходах в крепость Орешек. Для многих иностранных гостей Ореховый остров стал абсолютно новой туристической дестинацией, до которой за короткое время можно добраться из Петербурга.

ИНФРАСТРУКТУРА



Фото комитета по транспорту Ленинградской области

ПРИЧАЛИТЬ НА ВОЛХОВЕ

В Великом Новгороде построят причал для приема круизных судов.

Строительство пассажирского причала для приема круизных судов начинается на реке Волхов в Великом Новгороде. Сооружение планируется ввести к началу навигации 2024 года. Для подготовки к проходу круизных судов в направлении Великого Новгорода в регионе силами ФБУ «Администрация «Волго-Балт» проводится расчистка судового хода Волхова. В результате планируется достигнуть показателя гарантированных глубин в 2,4 м. Также прорабатывается вопрос устройства круглосуточной навигационной обстановки (светящихся знаков), восстанавливается разводной мост Волховского шлюза. «Для того чтобы суда могли пройти по этому пути, устанавливаются навигационные знаки, происходит корректировка навигационной информации, которая размещена на мостах, для того чтобы максимально увеличить высоту судового хода», — рассказал председатель областного комтранса Михаил Присяжнюк. Он добавил, что на реке также убираются камни, которые не дают возможность пройти судам с низкой палубной надстройкой. С 2020 по 2022 годы администрация «Волго-Балт» выполнила

расчистку судового хода на участке от устья реки до Волховского шлюза. В результате работ специалисты извлекли 390 тонн подводных препятствий. В 2023 году эта работа продолжается на участках выше по течению от шлюза.

Кроме того, на реке Волхов были построены современные пассажирские причалы в селе Старая Ладога, городе Кириши, причал в деревне Грузино (Новгородская область).

Как сообщал «Водный транспорт», в конце июля 2022 года Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по проектно-сметной документации на реконструкцию Волховского шлюза. Она включает работы по наиболее ответственной судовой части с реконструкцией единственного в своем роде поворотного моста. Застройщиком выступает ФБУ «Администрация «Волго-Балт», генпроектировщиком — АО «Большая строительная компания». Стоимость реконструкции Волховского шлюза оценивается в 2,7 млрд рублей.

По информации Росморречфлота, мероприятия по улучшению габаритов реки Волхов планируется закончить уже в этом году.

УЧЕНИЯ

ЛОКАЛИЗОВАТЬ
И ЛИКВИДИРОВАТЬ

В акватории Невы прошли учения экологических аварийных служб по ЛАРН.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» приняло участие в тактико-специальном учении экологических аварийных служб по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в акватории реки Невы.

Учения проведены совместно с комитетом по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности правительства Санкт-Петербурга и ГУ МЧС России по Санкт-Петербургу.

В рамках учений проведена отработка практических мероприятий по проверке диспетчерской службы администрации «Вол-

го-Балт», согласованности и взаимодействия со службами упомянутого комитета, МЧС и ГКУ «ПИЛАРН» при локализации и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, связанных с разливом нефти и нефтепродуктов в акватории реки Невы.



Фото пресс-службы Росморречфлота

ДОНЕЦКАЯ ОБЛАСТЬ

НА ПОДХОДНОМ КАНАЛЕ УГОЛЬНОЙ ГАВАНИ

В порту Мариуполь проведут дноуглубление в объеме 2 млн куб. м.

Самоотвозной земснаряд «Темрюк» перебазирован в морской порт Мариуполь для производства ремонтных дноуглубительных работ на подходе к каналу Угольной гавани. Для приведения габаритов канала к проектным значениям необходимо произвести подъем наносного грунта в объеме около 2 млн куб. м. К дноуглубительным работам судно приступит в октябре 2023 года.

В соответствии с паспортом подходов канал порта Мариуполь

должен иметь следующие проектные значения: длина — 17500 м, ширина — 100 м, глубина — 9,15 м. В настоящее время на рабочей части канала шириной 80 м гарантированная глубина составляет 6,8 м (от нуля порта), из-за этого невозможна постановка к причалам судов с проходной осадкой больше 6,15 м. В свою очередь это препятствует росту количества судозаходов и объема перевалки грузов.

Мелководность, широкое распространение на акватории тонкозернистых осадков и северо-восточные сгонные ветры, отличающиеся большой силой и продолжительностью, обуславливают интенсивную заносимость подхода к каналу. Для поддержания габаритов канала в проектных значениях в порту Мариуполь ежегодно необходимо производить ремонтное дноуглубление для обеспечения безопасного мореплавания крупнотоннажных грузовых судов при заходе в порт и выходе из него.

Распоряжением Росморречфлота земснаряд «Темрюк» передан в хозяйственное управление ФГУП «Научно-исследовательский и конструкторский институт испытательных машин, приборов и средств измерения масс» (ФГУП «НИКИМ»), которое обеспечивает решение задач развития инфраструктуры водного транспорта в новых регионах РФ. Судно предназначено для проведения дноуглубительных работ на грунтах I–III групп по трудности разработки с вывозом грунта на подводную свалку.



Фото с сайта Росморречфлота

ОБЕСПЕЧИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ СУДОХОДСТВА

В морском порту Мариуполь восстанавливают объекты безопасности мореплавания.

В соответствии с планом мероприятий по приведению объектов безопасности мореплавания морского порта Мариуполь к требованиям действующего законодательства в настоящее время ведется подготовка к восстановлению работ системы управления движением судов и Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности мореплавания (ГМССБ). Окончание работ по всем этапам реконструкции объектов безопасности мореплавания порта Мариуполь ожидается в 2025 году.

По данным ФГУП «Научно-исследовательский и конструкторский институт испытательных машин, приборов и средств измерения масс» (ФГУП «НИКИМ»), в настоящее время проводится анализ коммерческих предложений специализированных организаций по разработке технической

документации на оснащение, поставку и монтаж соответствующего оборудования.

НИКИМП выполняет первый этап по восстановлению объектов безопасности мореплавания (СУДС и ГМССБ): разработку документации по техническому оснащению объектов. Вторым этапом станет закупка и монтаж оборудования, третьим — пусконаладка, натурные испытания и освидетельствование объектов.

Техническое оснащение СУДС производится в соответствии с приказом Минтранса России, международными нормами и правилами, подготавливаемыми под эгидой Международной морской организации, которая рассматривает СУДС (VTS) как важный и неотъемлемый элемент обеспечения безопасности мореплавания, наряду с системами судовых маршрутов, лоцманскими службами, службами поиска и спасения,

береговыми и судовыми навигационными средствами.

СУДС предназначены для организации и регулирования судоходства на акваториях портов, на подходах к ним, контроля за соблюдением правил и режимов плавания, обеспечения безопасности мореплавания в сложной навигационной, метеорологической и гидрологической обстановке, содействия работе портовых служб (лоцманских, буксирных, диспетчерских и т.д.), проведению поисково-спасательных операций и операций по борьбе с разливами нефтепродуктов.

ГМССБ — это комплекс обязательных технических мер и правил оказания помощи при бедствиях на море, разработанный под эгидой ИМО и принятый всеми морскими странами в 1988 году. ГМССБ обязательна для всех судов тоннажем от 300 тонн, осуществляющих плавание, а также для всех пассажирских, независимо от водоизмещения.

Береговой центр ГМССБ, восстанавливаемый в морском порту Мариуполь, обеспечивает принятие сигнала бедствия в контролируемом районе и, в случае проведения спасательной операции, совместно с Морским спасательным координационным центром руководит и координирует действия ее участников.



Фото с сайта Росморречфлота

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

БАГАЕВКУ СТРОЯТ КРУГЛОСУТОЧНО

На Багаевском гидроузле бетонировать секции водосбросной плотины.

В строительстве Багаевского гидроузла в настоящее время задействовано 813 человек и 114 единиц техники. Работы ведутся в круглосуточном режиме. На головном регуляторе рыбоходно-нерестового канала заканчивается бетонирование вертикальных частей подпорных стен.

Основные сооружения, шлюз и водосбросная плотина будущего гидроузла устраиваются в районе хутора Арпачин Ростовской области. В котловане шлюза продолжается водопонижение для снижения уровня подземных вод и выемка грунта, параллельно ведутся работы по устройству верхнего и нижнего подходов каналов с причально-направляющими для обеспечения безопасного прохождения судов. Причальные сооружения выполнены из шпунта Ларсена. Погружено более 4,7 тыс. шт. шпунта.

Специалисты продолжают заливку и бетонирование секций водосбросной плотины общей длиной 307 м. Плотина предназначена для пропуска паводковых вод и регулирования навигационных расходов воды. Для каждой секции используется более 180 тонн арматуры и 2,7 тыс. куб. м бетонной смеси.

Багаевский гидроузел призван решить проблему лимитирующих

участков на Нижнем Дону, обеспечив необходимыми габаритами водного пути. По итогам реализации проекта планируется повысить транспортную доступность и улучшить условия работы водохозяйственного комплекса Донского региона, обеспечить надежность и безопасность судоходства крупнотоннажного флота на Нижнем Дону. Пропускная способность участка увеличится с 12 до 19 млн тонн грузов.

В состав строящегося гидроузла входят: судоходный шлюз с центральным пунктом управления, верхним и нижним подходами каналами с причально-направляющими сооружениями, водосбросная и земляная плотины, рыбоходно-нерестовый канал мандрирующей формы и рыбопропускной шлюз, объекты производственного, служебно-технического и вспомогательного назначения, поселок для эксплуатирующего персонала.



Стоп-кадр видео из Telegram-канала Ространсmodernизации

ЗАПОРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

В ОБЩУЮ «КОПИЛКУ»

Перечень объектов порта Бердянск из 39 позиций направлен в Росимущество для включения в федеральную собственность.

Федеральное агентство морского и речного транспорта и министерство транспорта и развития транспортной инфраструктуры военно-гражданской администрации Запорожской области согласовали перечень объектов имущества морского порта Бердянск, планируемых к отнесению к федеральной собственности. Декларации на 39 объектов недвижимого имущества, в том числе 12 гидротехнических сооружений и 8 единиц флота, направлены в Росимущество.

Азовский морской порт Бердянск является универсальным

портом, способным переваливать зерно, нефтепродукты, уголь, кокс, руду, металлы, другие генеральные и навалочные грузы. В состав порта входят 9 причалов общей длиной 1373 м, глубины у причалов составляют от 5,5 м до 8,4 м. Подход к порту осуществляется по подходу к каналу протяженностью 11 морских миль с проходной осадкой 7 м.

Грузооборот Бердянского порта в 2020 году составил 2,15 млн тонн, в январе-октябре 2021 года — 1,52 млн тонн. В ближайшие 10 лет грузооборот Бердянского морского порта планируется увеличить до 3,5 млн тонн в год.



Фото с сайта Росморречфлота

БУРОВАЯ

«СЕВЕРНОЕ СИЯНИЕ» ИЗ МУРМАНСКА — В ПРИМОРЬЕ

Плавучую буровую установку «Северное сияние» провели по Севморпути через 8 арктических морей и северо-западную часть Тихого океана.



Фото АО «Газпром шельфпроект»

Завершена буксировка полупогружной плавучей буровой установки (ППБУ) «Северное сияние» (флаг Россия) из порта Мурманск в бухту Соколовская (Приморский край). Об этом сообщили в пресс-службе АО «Газпром шельфпроект» (центр инженерно-технических компетенций по реализации морских проектов «Газпрома»).

Буксировка выполнена через акваторию Северного морского пути (СМП), протяженность маршрута составила 5901 морскую милю. ППБУ установили на якоря в бухте Соколовская. В буксировке принимали участие

транспортно-буксирные суда (ТБС) «Сатурн» и «Нептун», «Казанин эксплорер» (Kazanin Explorer) и «Алеут».

ППБУ «Северное сияние» (принадлежит ПАО «Газпром») относится к самоходным плавучим буровым установкам катамаранного типа с двумя понтонами и шестью стабилизирующими колоннами, поддерживающими верхнее строение. ППБУ имеет водоизмещение 59 260 тонн и экипаж 78 человек.

«Северное сияние» и однотипная «Полярная звезда» построены на Выборгском судостроительном заводе (ВСЗ, входит в Объединен-

ную судостроительную корпорацию, ОСК) и спущены на воду в 2011 году. Морская платформа способна проводить разведочное и эксплуатационное бурение газовых и нефтяных скважин глубиной до 7500 м на глубине моря в интервале 70–500 м при наличии битого льда толщиной до 70 см.

Основные технические характеристики ППБУ «Северное сияние»: длина верхнего строения — 85 м, ширина — 73 м, высота до верха вышки — 128 м, высота до верхней палубы — 45,2 м, длина понтона — 119 м, ширина — 17 м, высота — 10 м, мощность основной силовой установки — 32 МВт.

КЛАССИФИКАЦИЯ

ФЛОТ ПЕРЕВОДЯТ В РОССИЙСКИЙ КЛАСС

Минтранс России отозвал полномочия иностранных классификационных обществ.

В связи с утратой признака Минтранс России иностранных классификационных обществ отечественные судоходные компании переводят свой флот в российский класс. Под управлением судоходной компании «Морвенна» находятся 60 судов (барж и буксиров), из них 44 единицы находились под классификационным обществом RINA Services S.p.A (RINA). Этот флот будет переведен в класс Российского морского регистра судоходства (РС).

Перевод судов в класс РС судоходная компания выполняет в связи с решением Минтранса России о расторжении соглашений о наделении классификационных обществ Bureau Veritas Marine & Offshore (BV) и RINA полномочиями на классификацию и конвенционное освидетельствование судов, плавающих под флагом РФ и подлежащих государственной регистрации в Российском международном реестре судов. Дей-



Фото: СК «Морвенна»

ствие соглашений прекращается 1 ноября 2023 года.

«Российский морской регистр судоходства предоставил нам комфортные условия для классификации наших судов. Сама процедура освидетельствования частично выполняется дистанционно, — сообщил генеральный директор СК «Морвенна» Леонид Томаш. — Некоторые сложности связаны с тем, что большая часть наших судов работает на трассах Северного морского пути, и мы ждем их возвращения в Архангельск или

в Мурманск для предъявления инспекторам Регистра».

Судоходная компания «Морвенна» является судовладельцем технического, барже-буксирного флота, транспортно-буксирных судов (ТБС), а также осуществляет технический менеджмент флота для сторонних судовладельцев. Компания специализируется на техническом флоте и обеспечивает транспортировку негабаритных объектов и крупнотоннажных грузов водными путями и предоставляет весь комплекс услуг, связанных с выполнением данных работ.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

НА КРАЙНИЙ СЕВЕР — БЫСТРЕЕ

Юрий Трутнев: Реализация закона о северном завозе сократит сроки доставки грузов на 25%, цены — до 20%.

Реализация принятого закона о северном завозе сократит сроки доставки грузов на 25%, а цены — до 20%. Такое заявление сделал вице-премьер — полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев, выступивший с докладом в Совете Федерации в рамках правительственного часа 11 октября 2023 года. «Принятый закон о северном завозе уже в 2024 году обеспечит своевременные поставки продуктов, строительных материалов — всего жизненно важного на территорию Дальнего Востока. При этом сроки доставки будут снижены на 25%, а цены до 20%», — сказал полпред.

Говоря об экономическом развитии дальневосточных регионов, он сообщил, что на сегодняшний день в округе с государственной поддержкой построено 685 предприятий, инвесторами фактически вложено в экономику 3,4 трлн рублей. Основные инвестиции направлены в отрасли с высокой добавленной стоимостью: газо- и нефтехимию, горнорудную промышленность и металлургию, логистику и транспорт, девелопмент, судостроение, энергетику, сельское хозяйство и рыболовство. В период до 2030 года в ДФО количество вновь открывшихся предприятий должно превысить 1,7 тыс., будет создано 230 тыс. новых рабочих мест, обязывающими соглашениями с инвесторами обеспечены вложения на 7,8 трлн рублей, рассказал Юрий Трутнев.

По его словам, в октябре 2023 года состоится новая сессия по социально-экономическому развитию Дальнего Востока, на которую будут вынесены предло-

жения о долгосрочных гарантиях неизменных условий для инвесторов, опережающего строительства промышленных парков на территориях опережающего развития (ТОР), льготных тарифов на электроэнергию и газ для проектов глубокой переработки.

Напомним, федеральный закон «О северном завозе» подписан президентом в августе 2023 года. Он устанавливает правовые основы для доставки грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним регионы. Закон обеспечивает государственное регулирование цен на отдельные виды товаров, торговые надбавки к ценам на них, тарифы на отдельные услуги.

Законом определяются такие понятия, как территория северного завоза, участники, грузы, опорная сеть объектов транспортно-логистической инфраструктуры, федеральный координатор и единый морской оператор северного завоза.

В настоящее время в географию северного завоза входят 25 российских регионов, где проживает 3 млн человек. Каждый год при помощи северного завоза они получают около 3,4 млн тонн грузов.



Фото с сайта правительства РФ

550 МЛН РУБЛЕЙ — ЗА КУПЛЕННЫЕ СУДА

Стартовал отбор банковских заявок на компенсацию выданных для покупки торговых судов льготных кредитов.

Министерство транспорта РФ объявило о проведении отбора заявок кредитных организаций на получение субсидий из федерального бюджета, которые компенсируют недополученные доходы по кредитам и другим инструментам финансирования, выдаваемым для покупки торговых судов в рамках развития внешнеторговой деятельности. Общая сумма распределяемых средств составляет 550 млн рублей. Прием документов — с 20 по 30 октября 2023 года. Характеристикой предоставления субсидии является отношение (в процентах) объема груза, перевезенного в рамках проекта, к общему объему груза,

перевезенного торговым судном, приобретенным за счет средств, предоставленных кредитной организацией, устанавливаемое в соглашении, но не менее 50%. Напомним, льготная ставка по кредитам на приобретение судов составит 4,5% годовых. Разницу между реальной банковской ставкой и льготной будет компенсировать государство при условии, что она не превысит 9 процентных пунктов. Кредит по льготной ставке можно будет получить не более чем на 7 лет. Фактический размер субсидии не сможет превысить 15% от общей суммы размера субсидии, предусмотренного на реализацию всех проектов.

ХМАО

ЗАЕМ МЕЧТЫ

Сургутскому судоремонтному предприятию предоставлен льготный заем под 1% годовых.

АО «Сургутское судоремонтное предприятие» (Ханты-Мансийский автономный округ — Югра) получит финансовую поддержку от Фонда развития региона. Для запуска производства гребных валов для движительно-рулевого комплекса самоходных судов предприятие получит льготный заем на сумму 8,2 млн рублей на 5 лет под 1% годовых.

«Предприятие взяло льготный заем сроком на 5 лет под 1% годовых по программе льготного финансирования «Производство». На средства займа также планируется приобрести универсальный токарно-винторезный станок для изготовления продукции, используемой при ремонте судов различного класса и водоизмещения», — уточняется в сообщении фонда. АО «Сургутское судоремонтное предприятие» выполняет строительство самоходного флота, дефектацию, переоборудование, модернизацию, текущий, средний, капитальный и аварийный ремонт корпусов судов самоходного и несамоходного флота; ремонт устройств, механизмов, трубопроводов судовых систем, центровку валовых линий, ремонт и восстановление деталей движительно-рулевого комплекса. Работы, связанные со сменой обшивки корпусов и ремонтом ДРК, проводятся на слипе предприятия.

В номенклатуру выпускаемой продукции входят: гребные валы, полумуфты, баллеры рулей и поворотных насадок, перья рулей и стабилизаторы, лебедки для подъема УДР-75, УДР-100К и другие изделия судового машиностроения.

В номенклатуру выпускаемой продукции входят: гребные валы, полумуфты, баллеры рулей и поворотных насадок, перья рулей и стабилизаторы, лебедки для подъема УДР-75, УДР-100К и другие изделия судового машиностроения.



Фото с сайта Сургутского судоремонтного предприятия

НАО

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ

На Печоре завершили дноуглубительные работы, проведенные впервые после 20-летнего перерыва.

Дноуглубительные работы на реке Печоре в Ненецком автономном округе завершены. Общий объем извлеченного грунта составил 100 тыс. куб. м. Такие данные были приведены на еженедельном оперативном совещании губернатора Юрия Бездудного.

Как рассказал руководитель окружного департамента строительства, жилищно-коммунального хозяйства, энергетики и транспорта Анатолий Фролов, работы велись в районе деревни Гарово, поселка Щельяюр, а также на перекатах Средний Еловский и Якутинский. Проведенные работы обеспечили глубину судового хода на уровне 2 м и ширину 60 м.

Юрий Бездудный отметил необходимость проведения дноуглубления на реке Печоре на

постоянной основе и поручил продолжить эту работу с властями Республики Коми, «потому что в любом случае эти работы нужно проводить ежегодно».

Как сообщал «Водный транспорт», в августе 2022 года из-за низкого уровня воды в Печоре было затруднено движение паромов на переправе в районе Кабеля на территории Коми. Он ходил с перебоями, а большинство судов приостановило перевозки по маршруту Щельяюр — Нарьян-Мар. В округе ввели режим ЧС. В декабре 2022 года был поднят вопрос о необходимости дноуглубительных работ на реке Печоре. В результате летом 2023 года впервые за 20 лет на реке начались дноуглубительные работы. Дноуглубление выполняло ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна».

ЯКУТИЯ

ОСТАЛОСЬ УСТАНОВИТЬ ОБОРУДОВАНИЕ

Ввод новых производственных зданий Жатайского судоремзавода запланирован на ноябрь.

Открытие новых производственных зданий Жатайского судоремонтного завода, запланированное на 10 ноября, будет приурочено к окончанию навигации на реке Лене.

На выездном совещании в поселке Жатай исполняющий обязанности директора судоремонтного предприятия Валентин Никифоров доложил, что судокорпусный цех площадью 1306 кв. м к текущему дню полностью подготовлен к установке оборудования: закончены все строительные работы по бетонированию, в том числе на прилегающей к цехам территории, подведено отопление. В настоящее время работники судоремонтного завода монтируют в цехах станки.

«Большой объем работ подрядчиками уже выполнен. Заключительная часть работ перед вводом цеха в эксплуатацию заключается в установке станков и оборудования, которая должна быть завершена до 1 ноября. Хочу отметить, что ремонтных объектов такого уровня в республике не



Фото пресс-службы ПАО «ЛОРП»

строилось уже много лет. Мы учли не только техническую составляющую, благодаря которой в цехах будет установлено современное оборудование, но позаботились и о сотрудниках завода, предусмотрев для них хозяйственный блок. Уверен, что ввод новых производственных зданий Жатайского судоремонтного завода позволит нам проводить судоремонтные работы на еще более высоком уровне», — отметил генеральный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Ларионов.

ЯНАО

«ЛЕТУЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦ» МАЛОЙ ЗЫРЯНСКОЙ ОБИ

На Ямале утилизируют брошенное с 1960-х годов судно.



Фото из Telegram-канала Андрея Кугаевского

В Ямальском районе Ямало-Ненецкого автономного округа в прошлом году в рамках работ по очистке территории было утилизировано более 2 тыс. тонн металлолома. Столько же вывезено с начала 2023 года к сентябрю, написал в своем Telegram-канале глава районной администрации Андрей Кугаевский.

«Сейчас чистим акватории рек. Недавно в районе Яр-Сале и Сюнай-Сале было поднято 3 судна общим весом более 100 тонн, еще два планируем достать до наступления морозов. Бесхозные плавсредства будут распилены и транспортированы на переработку», — добавил он.

По словам главы района, также планируется поднять и утилизировать брошенное в Малой Зырянской Оби судно, ставшее

местной достопримечательностью. Оно там находилось с 1960-х годов и, как считают жители, время от времени меняло местоположение, за что и получило в народе название «Летучий голландец».

Добавим, в феврале 2021 года правительство РФ утвердило «дорожную карту» по подъему и утилизации затонувших судов в акватории Дальневосточного федерального округа. Пилотным регионом выступила Магаданская область. Мероприятия по подъему и удалению затонувших в ДФО судов вошли в федеральный проект «Генеральная уборка», разработанный Министерством природных ресурсов и экологии РФ. До 2024 года на утилизацию затонувших судов будет направлен 1 млрд рублей.

Министерство транспорта Российской Федерации

TRANСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2023

РЕКЛАМА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА
INTERNATIONAL FORUM AND EXHIBITION

ТРАНСПОРТ РОССИИ TRANSPORT OF RUSSIA

14–16 НОЯБРЯ 2023
Москва, Гостиный Двор

TRANSWEEK.DIGITAL



КАДРЫ

ДЕФИЦИТ —
ЭТО НАДОЛГО

Кадровые проблемы в судостроительной отрасли будет сохраняться, несмотря на рост зарплат. — HeadHunter.

О дефиците кадров заявляют 80% работодателей судостроительной отрасли. Об этом на 17-й Международной выставке и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «Нева 2023» сообщила журналистам директор по Северо-Западному региону HeadHunter Юлия Сахарова.

По ее словам, компании все чаще говорят об остром дефиците персонала. При этом сроки подбора увеличились, а за сами кадры приходится бороться не только внутри своей отрасли, но и с компаниями из соседних областей промышленности.

По мнению эксперта, дефицит кадров будет преследовать страну еще довольно продолжительное время. Это связано с целым комплексом различных причин, в том числе с демографией, экономикой, импортозамещением, нехваткой молодежи, недостатком средне-специальных образовательных учреждений, а также с имиджем рабочих и технических профессий. И это при том, что средняя заработная плата в отрасли составляет 80 тысяч рублей и продолжает расти.

Как в свою очередь отметил ректор Волжского государственного университета водного транспорта Игорь Кузьмичев, проблему с кадрами нужно решать комплексно, то есть не только подготавливать сами кадры, но также и тех, кто будет заниматься этой самой подготовкой.



Фото «Водного транспорта»

ОТРАСЛЬ — В АССОЦИАЦИЮ!

Судоремонтные предприятия готовы объединиться в организацию.

Судоремонтная отрасль должна быть объединена в ассоциацию. Об этом на II конференции «Судоремонт, модернизация, комплектующие», организованной ИАА «ПортНьюс», заявил генеральный директор ЗАО «Нефтефлот» Сергей Фофанов.

«Судоремонтная отрасль должна быть объединена в обязательном порядке. Вопросов очень много. Впереди много работы. Надо решать проблемы с оборудованием, кадрами, инфраструктурой, финансовым обеспечением. Все это требует повышенного внимания и ответственности. Необходимо возродить ассоциацию судоремонтных предприятий или создать ее заново для того, чтобы эта структура как минимум защищала и помогала, а как максимум — еще и управляла процессами в судоремонте и про-

водила согласования с органами федеральной исполнительной и законодательной власти», — сказал Сергей Фофанов.

Говоря о ситуации в отечественном судоремонте, он отметил, что за последние три года ЗАО «Нефтефлот» не смогло воспользоваться ни одной из действующих мер господдержки: «Основная причина — старые фонды и отсутствие как таковых либо залоговых, либо свободных ресурсов, для того чтобы добавить свое финансирование в федеральное».

По его словам, перспективы использования новой меры господдержки по обнулению НДС пока вызывают много вопросов. «Обнуление НДС — цель благая, но мы не понимаем, как она будет реализовываться», — уточнил Сергей Фофанов.

ЗАРПЛАТЫ

ДОНКЕРМАНАМ
И ФИТТЕРАМ

«Совкомфлот» повышает зарплаты рядовым морякам.

С сентября 2023 года ПАО «Совкомфлот» вновь повысило уровень оплаты труда рядовых моряков. Как сообщает Российский профессиональный союз моряков со ссылкой на «СКФ ТМ» (крюинговое подразделение «Совкомфлота»), увеличение зарплат коснулось донкерманов, фиттеров, боцманов, поваров, мотористов и матросов и составило от 4 до 12%. Следующее повышение оплаты труда моряков СКФ запланировано на январь 2024 года.

Год назад в СКФ поднимали зарплаты плавсоставу: тогда рост составил от 2 до 6% для офицеров и от 8 до 13% — для рядовых специалистов. Одновременно компания увеличила расходы на питание экипажей судов и сократила сроки контрактов до четырех месяцев для всех должностей. Кроме того, работодатель полностью компенсирует морякам стоимость прохождения медкомиссии, премирует за результативность работы, реализует корпоративные пенсионные программы для всех флотских специалистов.

Как отмечает РПСМ, все это делается для сохранения уникального кадрового потенциала группы компаний СКФ. Сегодня ее трудовой коллектив — это более 6 тыс. квалифицированных моряков. Несмотря на введенные в 2022 году западные санкции, компания продолжает удерживать планку лидера среди отечественных морских перевозчиков энергоносителей и планомерно пополняет свой флот судами, построенными на российских верфях, на которых формируются полностью российские экипажи.

«Каждое рабочее место — это высокий уровень безопасности, стабильное трудоустройство, достойная заработная плата, соответствующая правилам международной морской отрасли, и возможность карьерного роста на современном флоте», — говорится в сообщении РПСМ.



t.me/mwship



vk.com/morwenna

2 головных буксира СК «Морвенна» — «Сиенна» и «Сенара» буксируют технологическую линию под проект «Арктик СПГ - 2» из п. Мурманск в п. Сабетта, август 2023.

www.mwship.ru

- Перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов •
- Буксировки • Баржи • Транспортно-буксирные суда •
- Технический менеджмент •

Перевозки всех типов негабаритных и инертных грузов:

- промышленное оборудование
- нефтяное оборудование
- части буровых платформ
- лопасти ветрогенераторов
- модули строящихся заводов
- трубопункт, габионы
- щебень
- другие негабаритные конструкции



MORWENNA
Shipping Company

СТИПЕНДИАТЫ

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ ШЕСТЕРКА

Лучшие курсанты СПО ГУМРФ удостоены стипендии Правительства РФ.

Стипендии Правительства Российской Федерации удостоены шесть курсантов ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, обучающихся по программам среднего профессионального образования в филиалах университета и колледже: Полина Самсонова («Судовождение», Арктический морской институт имени В. И. Воронина), Михаил Бойцев («Судовождение», Беломорско-Онежский филиал), Артём Килушев («Судовождение», Котласский филиал), Владислав Захаров («Эксплуатация судового электрооборудования средств автоматизации», колледж ГУМРФ), Павел Катков («Судовождение», колледж ГУМРФ), Анна Клепова («Организация перевозок и управление на транспорте», колледж ГУМРФ).

Критериями отбора кандидатов на стипендию Правительства стали успехи в учебе и достижения

в научно-исследовательской деятельности, победы в творческих конкурсах.

Проректор по работе с филиалами и международной деятельности Елена Смягликова отметила, что присуждение стипендии Правительства РФ стало признанием высоких результатов в учебе.

Так, Михаил Бойцев — не только отличник учебы, но и победитель конкурса «Студент года Республики Карелия» в номинации «Творческая личность». Узнав о назначении ему стипендии Правительства, выразил признательность преподавателям, наставникам и всем, кто вдохновлял и поддерживал его. «За этим почетным для меня событием — не один день упорного труда и интерес к новым знаниям, желание быть в числе лучших выпускников и в будущем стать настоящим профессионалом», — сказал он.

ПОСВЯЩЕНИЕ В КУРСАНТЫ

ВПЕРВЫЕ НА ДВОРЦОВОЙ

Новобранцы Макаровки впервые принесли клятву на верность морской профессии на Дворцовой площади Петербурга.

На Дворцовой площади впервые прошла церемония посвящения в курсанты новобранцев ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Макаровцами в этот день стали 323 курсанта института «Морская академия» и 172 обучающихся колледжа ГУМРФ.

После полуденного выстрела пушки Нарышкина бастиона их приветствовали руководство университета, преподаватели, почетные гости.

Ректор Сергей Барышников поздравил курсантов с поступлением во флагманский вуз морского образования РФ и отметил, что «каждый успех обучающегося приносит славу Макаровке». Ректор наказал молодым людям хранить доброе имя Макаровки и ее знамя.

Президент некоммерческого партнерства «Транспортный союз Северо-Запада», член Попечительского совета ГУМРФ, выпускник Макаровки 1953 г. Владимир Хо-

дырев поздравил новобранцев, отметив, что Макаровка дает выпускникам мощный импульс двигаться вперед.

Директор Северо-Западного бассейнового филиала Росморпорта Александр Стрельников приветствовал ребят от лица генерального директора учреждения Сергея Пылина и пожелал им органично влиться в морские коллективы отрасли.

Курсантов благословил священник Смольного собора отец Андрей. «Вы выбрали новый путь бытия, вы — носители духа морских служителей. Трудитесь на благо нашего Отечества», — сказал он.

Торжества не обошлись, конечно же, без императора Петра I. Будущим морякам огласили исто-



Фото с сайта ГУМРФ

рический указ «Морским судам быть!», предупредивший три века назад появление отечественного флота.

По традиции курсанты принесли клятву на верность профессии и университету, после чего в небо были выпущены сотни воздушных шаров.

Венцом мероприятия стало исполнение гимна ГУМРФ, торжественное прохождение по Дворцовой площади колонн курсантов и вручение курсантских билетов.

ТРЕНАЖЕРНЫЙ КОМПЛЕКС

ГОТОВИТЬ ЛУЧШИЕ КАДРЫ

Макаровка стала оператором крупнейшего в мире ледового учебного центра.



Фото предоставлено ГУМРФ

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова открыл новый ледовый навигационный тренажерный комплекс на Заневском проспекте в Санкт-Петербурге. Проект реализован Институтом дополнительного профессионального образования вуза совместно с ФКУ «Ространсmodernизация». Таким образом, ГУМРФ стал оператором крупнейшего ледового учебного центра в мире.

Символическую красную ленточку перерезали: ректор ГУМРФ

Сергей Барышников, заместитель директора «Ространсmodernизации» Денис Ахаев и исполнительный директор Института телекоммуникаций Андрей Присяжнюк. В торжественном открытии участвовало более ста человек: представители уполномоченных организаций Росморречфлота, ФГУП «Морсвязьспутник», ФАУ «Российский морской регистр судоходства», ФГУП «Атомфлот», администраций морских портов, предприятий и организаций морского транспорта, судоходных и круизных компаний, научных,

проектных институтов и морских образовательных организаций.

«Новый тренажерный комплекс Макаровки предназначен для повышения квалификации судоводительского состава экипажей по управлению крупнотоннажными судами и судами с особыми маневренными характеристиками, как на морском, так и на внутреннем водном транспорте. Специфика нового тренажерного комплекса — акцент на моделирование ледового плавания, подготовку штурманов к управлению судами, эксплуатируемыми в полярных

водах, в соответствии с требованиями Главы 12 Международного полярного кодекса и Правила V/4 Конвенции ПДНВ-1978 года с поправками, — отметил Сергей Барышников. — Реализацией проекта университет подтвердил и укрепил свою позицию лидера отрасли, статус которого был присвоен вузу Росморречфлотом».

Тренажерный комплекс состоит из пяти навигационных мостиков в единой сети, быстро настраивается под различные типы судов, их маневренные качества и инерционные характеристики, обеспечивает разнообразие используемых видов винторулевого комплекса и органов управления судна, моделирует взаимодействие корпуса судна со льдами различного типа. Особое внимание университет уделил моделированию движения судов ледового класса Arc4 и Arc7, оснащенных азиподами и винторулевыми колонками, для обучения и разработки рекомендаций по маневрированию в акваториях строящихся и развивающихся портов российской арктической зоны и на подходах к ним.

Критерии оборудования нового навигационного ледового тренажера позволят вузу гибко реагировать на требования судоходных

и круизных компаний по подготовке высокопрофессиональных кадров для освоения Арктики.

«Новый ледовый тренажер дополнит тренажерный комплекс ледовой навигации Крыловского государственного научного центра, мощности которого Макаровка задействует с 2015 года, он включает в себя шесть мостиков. Таким образом, при использовании обоих комплексов можно будет одновременно обучать до 33 судоводителей», — подчеркнул директор Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ Сергей Айзинов. «Эта цифра выглядит весьма внушительно. Никто в мире не обладает такими возможностями», — добавил он.

В настоящее время Россия с большим отрывом лидирует в мире по общему количеству действующих ледоколов (37 судов), после нее идут Швеция и Финляндия (по 7 ледоколов), Канада (6 судов), США (5 судов) и Дания (4 ледокола). Ледоколы в единичном количестве также имеют Китай, Аргентина, Чили, Эстония, Япония, Южная Корея, ЮАР, Латвия и Норвегия. При этом атомным ледокольным флотом обладает только Россия.



Фото предоставлено ГУМРФ